

Herr Lankowsky
Tel. Nr. 361- 6465
Tel. Nr. 361- 4136

Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (Landtag)
Vorlage Nr. 19/575 (L)

**Vorlage
für die Sitzung der staatlichen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft
am 21.03.2019**

**Keine weiteren Ticketpreiserhöhungen – Preismoratorium für den ÖPNV und
Schienennahverkehr
Bericht der Deputation**

1 Problem

Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) hat in ihrer Sitzung am 20.06.2018 den in der Anlage zitierten Antrag der Fraktion DIE LINKE vom 18.06.2018 (Drucksache 19/1724) zur Beratung und Berichterstattung an die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft überwiesen (Beschluss 19/1040).

2 Lösung

Die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft legt den anliegenden Bericht als Beratungsergebnis gemäß der Überweisung der Bremischen Bürgerschaft vor.

3 Alternativen

Keine.

4 Beteiligung/ Abstimmung

Keine.

5 Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Der Bericht hat keine personalwirtschaftlichen und finanziellen Auswirkungen. Sowohl Frauen als auch Männer profitieren von einem Ausbau des ÖPNV-Systems und damit zusammenhängenden Tarifmaßnahmen.

6 Beschlussvorschlag

Die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft stimmt dem Bericht entsprechend der Anlage zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr um dessen Weiterleitung an die Bremische Bürgerschaft (Landtag).

Anlage

Bericht der Deputation an die Bremische Bürgerschaft

**Bericht der staatlichen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft vom 21.03.2019****Keine weiteren Ticketpreiserhöhungen – Preismoratorium für den ÖPNV und
Schienennahverkehr****1 Anlass**

Die Fraktion Die LINKE hat folgenden Antrag an die Bremische Bürgerschaft (Landtag) gestellt (Drucksache 19/1724):

Die Ticketpreise für den öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenpersonennahverkehr sind zu hoch. Beispielsweise ist eine Fahrt mit der Straßenbahn (2,80 Euro) teurer als eine Stunde in der Innenstadt zu parken (1,80 Euro). Auch das Stadtticket für Sozialleistungsbeziehende ist mit 38,90 Euro für Erwachsene und 30,30 Euro für Kinder viel teurer als die im Hartz-IV-Regelsatz vorgesehenen Ausgaben. In Bremerhaven gibt es gar kein Sozialticket. Studien belegen, dass gerade Menschen mit geringen Einkommen überdurchschnittlich häufig auf den ÖPNV angewiesen sind. Deshalb ist die Preisgestaltung eine wichtige Frage der gesellschaftlichen Teilhabe. Verschiedene Städte und Verkehrsverbünde haben angefangen Preise einzufrieren oder gezielt zu senken. Beispielsweise fahren Kinder aus Hartz-IV-Bedarfsgemeinschaften in Berlin zukünftig umsonst. Perspektivisch muss der Steueranteil an der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs im Land Bremen deutlich erhöht werden. Eine Studie der Uni Kassel aus dem Jahr 2015 hat nachgewiesen, dass die Stadtgemeinde Bremen 53 Prozent aller verkehrsbezogenen Ausgaben für KFZ-Verkehre ausgegeben hat, für den ÖPNV waren es nur 38,3 Prozent. Der steuerliche Zuschuss für die BSAG liegt auch rund 22 Millionen Euro unter dem Finanzierungsanteil im Bundesschnitt (Antwort des Senats auf die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE Drucksache 19/1681, Seite 6). DIE LINKE, SPD und Bündnis 90/Die Grünen haben kürzlich Vorschläge für Preisreduzierungen im ÖPNV für bestimmte Gruppen oder Modellprojekte für die schrittweise Einführung eines kostenfreien oder stark preisreduzierten Nahverkehrs formuliert. Um diese Diskussionen offen zu halten und ernsthaft zu führen, muss in den anstehenden Verhandlungen über die Tarifgestaltung im zuständigen Verkehrsverbund VBN ein Preismoratorium beschlossen werden. Durch das Einfrieren der Ticketpreise entstehen prognostizierte Mindereinnahmen von 2,2 Millionen Euro in Bremen und 0,25 Millionen Euro in Bremerhaven. Die entsprechenden Verträge sehen vor, dass Mindereinnahmen bei nicht erfolgten Tarifierhöhungen vom Aufgabenträger beziehungsweise der öffentlichen Hand übernommen werden. Sachgerecht ist ein Ausgleich der prognostizierten Mindereinnahmen durch das Land.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Die Bürgerschaft (Landtag) fordert in den anstehenden Verhandlungen für die Tarifgestaltung zum 1. Januar 2019 ein Moratorium für Preiserhöhungen im VBN. Die prognostizierten Mindereinnahmen sollen durch das Land ausgeglichen werden.

Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) hat in ihrer Sitzung am diesen Antrag zur Beratung und Berichterstattung an die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft überwiesen (Beschluss 19/1040).

Die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat in ihrer Sitzung am 21.03.2019, Vorlage 19/575, den Antrag beraten und gibt folgenden Bericht ab:

2 Bericht

Die Bewertung, ob Ticketpreise zu hoch sind oder nicht, ist differenziert vorzunehmen. Ein Fahrgast wird immer an einem niedrigen Preis interessiert sein, abhängig von der sozialen Lage hat die Höhe des Ticketpreises dabei auch Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. Ein Verkehrsunternehmen, für das Fahrgeldeinnahmen einen wesentlichen Anteil der Einnahmen darstellen, hat ein Interesse daran, einen möglichst hohen Preis zu realisieren, so dass mindestens seine Kosten gedeckt sind. Zahlt die öffentliche Hand Ausgleichszahlungen an das Verkehrsunternehmen, so hängt hier die Zahlungsbereitschaft auch von der Haushaltslage ab. Die Preisbildung der Ticketpreise hängt von Einflussfaktoren wie z.B. Personalkosten, Treibstoff- und Stromkosten der Verkehrsunternehmen ab. Auch die Beschaffung von Fahrzeugen muss finanziert werden.

Der generellen Aussage des Antrags, die Ticketpreise im öffentlichen Nahverkehr seien zu hoch, kann vor diesem Hintergrund nicht gefolgt werden.

Allerdings lassen sich Aussagen dazu treffen, wie die Ticketpreise des VBN im Vergleich zu anderen Verkehrsverbänden liegen. Dabei wurden neben dem VBN z.B. der Großraumverkehr Hannover, der Nordhessische Verkehrsverbund, der Karlsruher Verkehrsverbund oder der Verkehrsverbund Oberelbe betrachtet. Hier gibt es z.T. erhebliche Preisunterschiede. So liegen z.B. die Preise für ein VBN-Einzelticket in der Stadt Bremen in der Spitzenkategorie. Im Gegensatz dazu liegen die Preise bei den sogenannten Zeitkarten (Monats- und Jahrestickets) im Preisvergleich unter denen der untersuchten Verkehrsverbände. Entsprechend wurde bei der letzten Preisanpassung des VBN-Tarifs zum 01.01.2019 eine Differenzierung nach Ticketart vorgenommen. So wurden z.B. in Bremen und Bremerhaven die Einzel- und Vierertickets für Erwachsene nicht im Preis erhöht, gleiches gilt für die Kindertickets im gesamten VBN-Gebiet.

Gerade bei einkommensschwachen Personengruppen haben die Mobilitätskosten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. So gibt es nach der Untersuchungsreihe „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) der TU Dresden von 2013 eine Korrelation zwischen verfügbarem Haushaltseinkommen und ÖPNV-Nutzung. Haushalte mit einem geringeren Einkommen verfügen seltener über einen PKW als Haushalte mit einem höheren Einkommen. In der Folge nutzen die Mitglieder von Haushalten mit geringem Einkommen grundsätzlich häufiger Verkehrsmittel des Umweltverbundes, zu dem auch der ÖPNV zählt. Spezielle, preisreduzierte Angebote für diese Nutzergruppen sind eine gute Möglichkeit, um diesen Personengruppen einen leichteren Zugang zum ÖPNV-System zu ermöglichen. Mit dem Stadtticket in Bremen besteht bereits heute ein entsprechendes Angebot. Auch bei diesem Fahrausweis erfolgte zum 01.01.2019 keine Preisanpassung. Einer gezielten Förderung von einkommensschwachen Personengruppen über preisreduzierte Fahrausweise wird der Vorrang gegenüber einer allgemeinen Absenkung von Fahrpreisen gegeben, da von einer allgemeinen Preissenkung auch Personengruppen profitieren würden, bei denen eine höhere Zahlungsbereitschaft für die Nutzung des ÖPNV besteht.

Darüber hinaus gibt es auch umweltpolitisch motivierte Ansätze, die ÖPNV-Fahrpreise zu senken. Der Vorschlag der Bundesregierung für einen Nulltarif im ÖPNV für besonders durch Luftverschmutzung belastete Städte ist dafür ein prominentes Beispiel. Auch bei der Bewertung dieses und ähnlicher Vorschläge ist eine differenzierte Bewertung erforderlich.

Die ÖPNV-Nachfrage wird durch verschiedene Größen unterschiedlich stark beeinflusst. Im Wesentlichen hängt die Verkehrsmittelwahl, und damit die ÖPNV-Nachfrage, von den

verkehrlichen Widerständen, wie Haltestellendichte, Reisezeit oder Takthäufigkeit ab. Hier fallen Fußwege und Wartezeiten besonders ins Gewicht. Darüber hinaus spielen natürlich auch Preis und Qualität eine Rolle, aber nicht die entscheidende, denn Verkehrsteilnehmer treffen komplexe Entscheidungen:

1. Stehen zur Fahrt ÖPNV-Verkehrsmittel zur Verfügung?
2. Wenn ja, sind alle denkbaren Ziele mit dem ÖPNV erreichbar?
3. Wenn ja, welches verfügbare Verkehrsmittel hat das beste Preis-Leistungsverhältnis?

Die Höhe der Beförderungstarife hat im Vergleich zu Maßnahmen des Netzausbaus eine geringere Wirkung, da sie die eingangs erwähnten verkehrlichen Widerstände nicht beeinflusst.

Voraussetzung für die Zahlung eines Fahrpreises ist die Fahrtmöglichkeit. Die Fahrtmöglichkeit im ÖPNV wird gegenüber den zur Verfügung stehenden Alternativen wie PKW bewertet, dabei fällt heute oft eine Entscheidung gegen den ÖPNV. Als Begründung können folgende Ursachen vermutet werden (Kriterien in der Reihenfolge der Bedeutung):

1. Geringe Zahl bequemer Verbindungen mit möglichst wenig Umstiegen und Fußwegen,
2. Überfüllung und ungenügende Qualität,
3. zu hoher Preis.

Preismaßnahmen haben Folgen – aber nicht immer die gewünschten. Deshalb sind eine differenzierte Betrachtung und die Einbettung in ein Gesamtkonzept notwendig, das folgende Aspekte berücksichtigt:

- Eine stabile Nutzerfinanzierung durch Fahrpreise gewährleistet einen von der Haushaltslage weitgehend unabhängigen, attraktiven ÖPNV.
- Kurzfristige Preismaßnahmen führen langfristig zu budgetären Einschränkungen im kommunalen Haushalt.
- Pauschale Preismaßnahmen führen fast nur zu Mitnahmeeffekten, d.h. die Fahrgäste hätten auch bei höheren Preisen den ÖPNV genutzt. Der gezielten Unterstützung bedürftiger Personengruppen würde so ggf. die Finanzierung entzogen.
- Ein ausgewogenes verkehrs- und umweltpolitisches Gesamtkonzept bezieht sowohl den Infrastrukturausbau, das Angebot wie auch ein geeignetes Tarifsysteem im ÖPNV in die Planung ein.

Die Grundlagen für den zukünftigen Ausbau des ÖPNV-Angebotes finden sich im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 sowie im SPNV-Konzept 2025 des Landes Bremen. Ein attraktiver ÖPNV ist eine Grundvoraussetzung für seine verstärkte Nutzung, die über die entsprechenden Fahrgeldeinnahmen zur Finanzierung des ÖPNV-Systems beiträgt. Als wachsende Stadt besteht in Bremen darüber hinaus im Rahmen der Neuerschließung von Wohn- und Gewerbegebieten entsprechender Bedarf, das ÖPNV-Netz anzupassen und das Angebot zu verbessern. Dies ist mit entsprechenden Kosten verbunden.

Verschiedene tarifliche Maßnahmen wie z.B. die Einführung eines preisgünstigen „Jugendtickets“ oder ein modifiziertes JobTicket befinden sich derzeit beim Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) in der Prüfung. Erst wenn klar ist, welche Maßnahmen das Gesamtkonzept für den ÖPNV umfasst und wie diese finanziert werden, können entsprechende Beschlüsse gefasst werden. Das von den Antragstellern geforderte Preismoratorium ist vor diesem Hintergrund abzulehnen.

Nicht geteilt wird die Forderung der Antragsteller, dass das Land Bremen Mindereinnahmen auszugleichen hat, die durch Preismaßnahmen im VBN-Tarif entstehen. Nach dem zwischen dem VBN und dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) geschlossenen Durchführungsvertrag muss neben der Gesellschafterversammlung des VBN

auch die Verbandsversammlung des ZVBN die VBN-Tarife beschließen. Mitglied im ZVBN sind im Land Bremen die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven, die damit auf Seiten der Gebietskörperschaften für die Ausgestaltung und Finanzierung des VBN-Tarifs mit verantwortlich sind. Hierzu zählt auch der Ausgleich von Einnahmeausfällen durch beschlossene Tarifmaßnahmen.

3 Finanzielle oder personalwirtschaftliche Auswirkungen/ Genderaspekte

Der Bericht hat keine personalwirtschaftlichen und finanziellen Auswirkungen. Sowohl Frauen als auch Männer profitieren von einem Ausbau des ÖPNV-Systems und damit zusammenhängenden Tarifmaßnahmen.

4 Beschlussempfehlung

Die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft empfiehlt der Bremischen Bürgerschaft (Landtag), den Antrag der (Drs. 19/1724) abzulehnen.

Jürgen Pohlmann

Vorsitzender und Sprecher der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft